# Aérodromes et bases 1945-1962 (34)

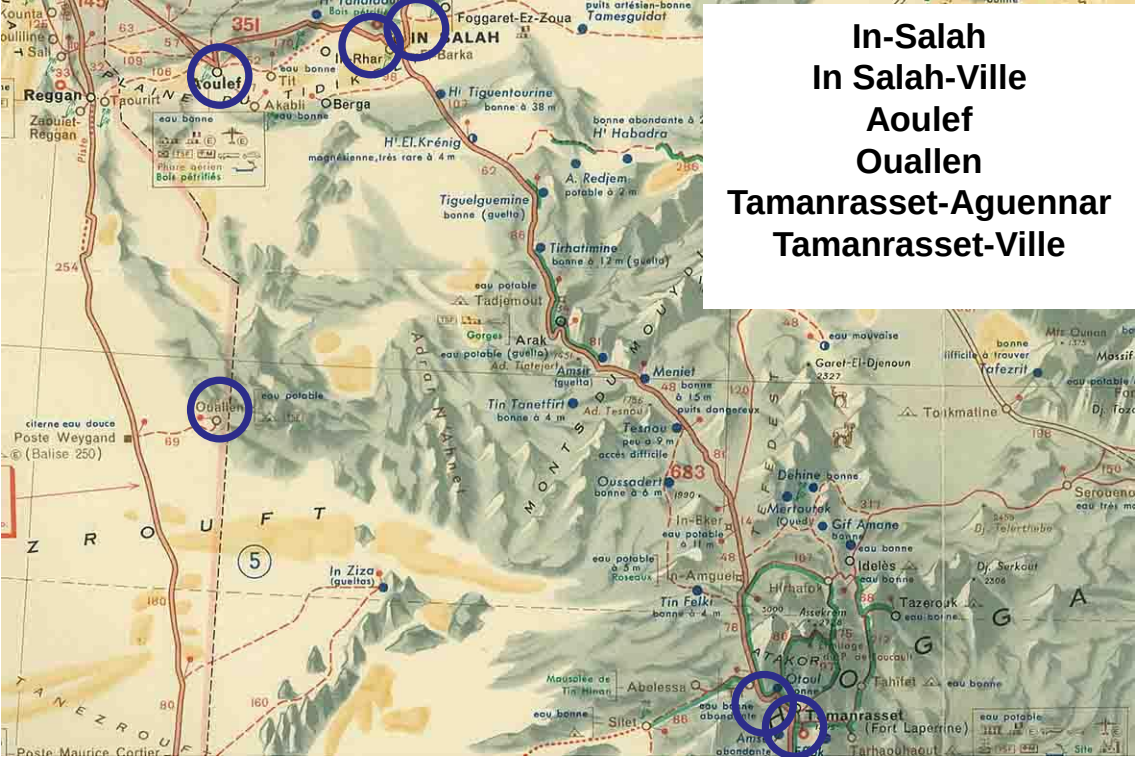
Ami(e) Internaute,
Ce cent-cinquantième diaporama est le trente-quatrième d'une série sur les aérodromes et les bases en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne les aérodromes d'In-Salah-Ville, In-Salah, Aoulef, Ouallen, Tamanrasset-Ville et Tamanrasset-Aguennar. Faites le circuler sans restriction !

Merci aux propriétaires des photos dont les noms apparaissent entre parenthèses. Pour l'histoire de l'aviation en Algérie que je réalise, je recherche des photos, des documents, des récits et des témoignages, merci d'en parler autour de vous.

N'hésitez pas à me demander les diaporamas précédents.

Bien cordialement. Pierre Jarrige.

Jarrige31@orange.fr http://www.aviation-algerie.com


In-Salah
In Salah-Ville
Aoulef
Ouallen
Tamanrasset-Aguennar
Tamanrasset-Ville

Nord 3400 du 1er PA ZOO en route vers In-Salah – 1961

(Michel Boutilier)

*Sahara ! entre In Salah et Tamanrasset*
*J'ai un souvenir cher, dans la nuit indigène,*
*D'un vol long et serein, les flancs du Nord bercés*
*Par le souffle attiédi de la terre africaine.*

*Sous les cirrus légers, tendus en larges voiles*
*Dans le ronron quiet des moteurs triomphants*
*Qui m'emmenaient là-bas, guidé par les étoiles,*
*J'ai ce souvenir là, comme un rêve d'enfants …*

*Ils surgissaient soudain, déchirés, sous la lune,*
*Ces massifs ! ces chaos ! ces pères d'ouadi !*
*Leurs roides bords battus par la houle des dunes*
*Que poussent insolemment les vents de Numidie.*

*Solitude figée au seuil de l'infini,*
*Le Hoggar mystérieux aux murailles ombrées*
*Ecoute s'irradier l'austère symphonie*
*De l'Espace et du Temps à jamais célébrés*

*Le jour va révéler l'immense citadelle,*
*Ses archers siliceux raidis sur les sommets,*
*Soldats pétrifiés, célestes sentinelles*
*Du soleil fou des latitudes enflammées.*

*Et je voulais savoir : Quel astral lapidaire*
*Sous ses yeux attentifs et antédiluviens*
*A taillé de ses mains ces vastes belvédères*
*Aux confins calcinés du désert algérien ?*

Blois – Juillet 1992 – Jean Subervie - Ancien radio de la 4ème Escadrille du 1er Groupe d'Afrique

# IN-SALAH

(ALGÉRIE)
Territoire des Oasis
Chef-Lieu d'Annexe
Alt. 275 m.

**Autorités :** M. le Capitaine, Chef d'Annexe du Tidikelt.

**Médecin militaire et Infirmerie - Hôpital.**

**Bureau de Poste - T.S.F.**

**SHELL :** S'adresser à la S.A.T.T.

**Hôtel :** Halte-Relais de la S.A.T.T.

**Café :** Un café tenu par un Européen.

**Piscine :** Très grande et très agréable, au milieu d'une palmeraie, après le terrain d'aviation (à 6 kms d'In-Salah).

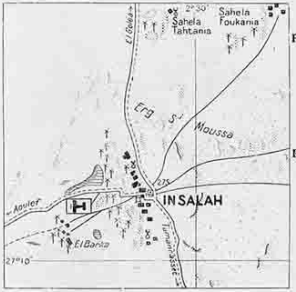
**Garage et atelier de réparations :** S.A.T.T.

**Site :** L'agglomération d'In-Salah est une oasis importante comprenant plusieurs grandes palmeraies (nombreux jardins) et quatre ksour. C'est un des sites les plus caractéristiques du Sahara.
La ville même d'In-Salah est bâtie en argile de couleur rouge ou violine dans un style très curieux ; le bureau de poste, le château d'eau et plusieurs portes monumentales sont très pittoresques ; le Cercle des officiers, très bien aménagé, contient d'intéressants souvenirs de la conquête du Sahara ; les jardins entourant le poste militaire et la décoration florale de l'avenue principale sont fort beaux.
Les jardins de la palmeraie, très étroits, sont limités à l'E. par les dunes et à l'W. par les possibilités d'irrigation. Leur longueur est invariable ; ils se déplacent vers l'W. au fur et à mesure que leur partie E. est envahie par le sable.
Deux sebkras s'étendent à l'W. d'In-Salah et l'une d'elles, en hiver, donne l'impression d'un assez grand lac.
L'irrigation d'In-Salah est assurée par plusieurs puits artésiens et de nombreuses lignes de foggaras (puits reliés à leur base par un canal souterrain).

**Excursions :**
a) ascension des dunes dominant In-Salah d'où l'on a une très jolie vue sur la ville même et les ksour environnants ;
b) promenades à pied ou à méhari dans les palmeraies et aux villages d'El-Barka et Sahela ;
c) en automobile ou à méhari, aux foggaras de Foggaret-ez-Zoua (38 kms) (mauvaise piste).

**Chasse :** Les immenses regs sans végétation dont se compose le Tidikelt ne contiennent aucun gibier. Il faut parcourir plus de 100 kms pour rencontrer un animal vivant autre qu'un scarabée ou une sauterelle.
Dans la bordure du Tademaït, quelques mouflons à manchettes (nécessité d'un permis spécial, car animal protégé).
A la limite du Mouydir (S. d'In-Salah), il existe des gazelles de plus en plus rares).

**Objets locaux :**
1° artisanat cuir : nails, sebbat ;
2° tentures dokhalis provenant du Touat et du Gourara ;
3° objets soudanais ;
4 objets touareg : lances, poignards, cadenas touareg.




**TERRAIN DE SECOURS**

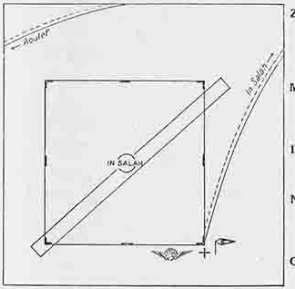
**Position :**

5 kms W. d'In-Salah, en bordure S. de la piste d'In-Salah à Aoulef.
Lat. 27°11' N.
Long. 2°27'50" E.
Déclinaison magnétique : 8°16' (1935).

**Repères :**

A 5 kms E., In-Salah (maisons rouges).
A 1 km. E., sebkra généralement à sec, puis palmeraie.
A 1 km. N., sebkra.
A 3 kms S.W., palmeraie.

DESCRIPTION :




**Zone d'atterrissage :**

800 m. × 800 m.
(Piste d'atterrissage et d'envol aménagée dans le sens des vents dominants).

**Marques d'atterrissage :**

Angles et cercle blancs avec inscription réglementaire IN-SALAH.

**Indicateur de vent :**

Manche à air, à l'E. de l'alvéole.

**Nature du sol :**

Sablonneux, ferme (lourd en été, utilisable en toutes saisons.

**Obstacle :**

Néant.

**Installations :** 1 alvéole.

**SHELL :** *En attendant la mise en place d'un stock Shell à In-Salah, le service des essences des armées veut bien délivrer l'essence et l'huile nécessaires à nos clients : Essence aviation 80 et 100. Huile 1.120 qui correspond à l'AeroShell 120. S'entendre auparavant avec Shell-Alger.*

**Météo :** Poste de météo, à In-Salah.

In Salah-Ville – 8 septembre 1948 – Départ pour Aoulef de la famille Monnier, dans un Ju 52 du GT 1/62

(Jean-Paul Monnier)

In Salah-Ville – 8 septembre 1948 – Départ pour Aoulef de la famille Monnier, dans un Ju 52 du GT 1/62

(Jean-Paul Monnier)

8 septembre 1948 – Dans le Ju 52, entre In-Salah et Aoulef

(Jean-Paul Monnier)

# In-Salah

L'aérodrome d'In-Salah, mis en service en 1958, remplace l'ancien aérodrome situé très près de la ville et sans possibilité d'agrandissement.
L'aérodrome est desservi par une ligne régulière venant d'Alger, surtout au service des pétroliers.

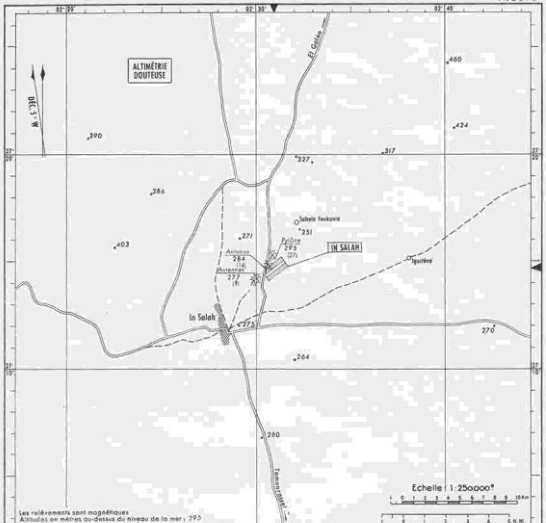
CARTE D'APPROCHE A VUE
O.A.C.I.

ALT : 268 m

DAES

# IN SALAH

ALGÉRIE




CONTROLE LOCAL

APP : Néant.

TWR : VHF

CONSIGNES DE PISTE PARTICULIÈRES : Néant.

MIN. TRAV. PUB. TRANSP. & TOURISME. S.G.A.C.C. PARIS
Service d'Information Aéronautique

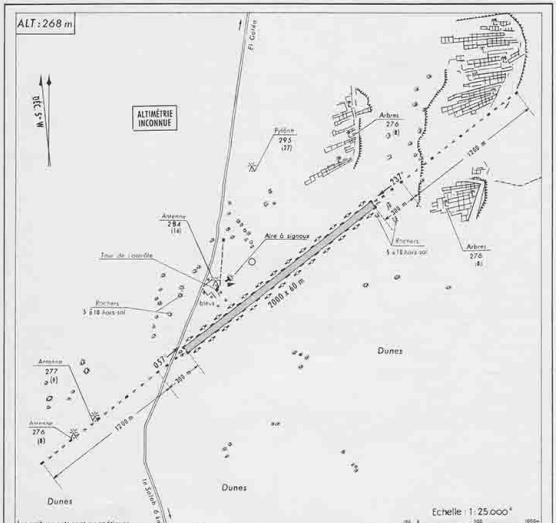
EDITION PROVISOIRE N° 1281 B 1er AOUT 1961

IN SALAH

LAT : 27° 15' N LONG : 02° 31' E

CARTE D'ATTERRISSAGE A VUE
O.A.C.I.

ALT : 268 m




RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE : Inutilisable hors bande.

Tél. de l'Aérodrome Néant.

INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES : S'adresser au Bureau de piste de l'aérodrome

Tél. : Néant.

NOTES

In-Salah – 1962
(Bernard Fesselet)

In-Salah – 1958 – La tour de contrôle et le bloc technique

(Gilbert Heim)

In-Salah – Novembre 1958 – DH 89 F-BFEH *Dragon Rapide* de la SGAA

(Roland Richer de Forges)

In-Salah – 1963 – H-21 du GALAT 14

(Bernard Picot)

In-Salah – 22 novembre 1953 – Breguet *Deux-Ponts* – Premier transport d'Air France au profit d'un pétrolier, pour la CREPS

(Pierre Laffargue)

In-Salah – 22 novembre 1953 – *Deux-Ponts*

(Pierre Laffargue)

In-Salah – 22 novembre 1953 – *Deux-Ponts*

(Pierre Laffargue)

In-Salah – 22 novembre 1953 – *Deux-Ponts*

(Pierre Laffargue)

In-Salah – 22 novembre 1953 – Jean Goudant, directeur régional d'Air France, et le capitaine Thomas, chef d'annexe d'In-Salah

(Pierre Laffargue)

In-Salah – Déchargement d'un *Deux-Ponts* – 1956

(Albert Meurice)

# Aoulef

L'aérodrome d'Aoulef, au centre du Sahara, était appelé à un grand avenir. Un phare lumineux, semblable à celui de Bidon 5, a été installé mais, après la Guerre, l'autonomie grandissante des avions a rendu cette escale inutile.

Aoulef – 1953

(Pierre Laffargue)

**Aoulef** (Guide Shell du tourisme aérien 1948)

# AOULEF

(ALGÉRIE)
Territoire des Oasis
Alt. 280 m.

**Autorités :** M. le Capitaine, Chef de Poste.

**Infirmier indigène.**

**Agence Postale - T.S.F.**

**SHELL :**

COMPAGNIE TRANSAFRICAINE D'AVIATION, *représentant produits avion.* — M. PENCE, *représentant produits auto.*

**Hôtel :**

Chambres et restaurant à la station d'Air-France.

**Garage et atelier de réparations :**

Station Air-France (si possible).

**Site :**

Aoulef est une agglomération d'importantes palmeraies (au nombre de 5) et de curieux villages indigènes, aux maisons d'argile rouge ; l'irrigation, exclusivement assurée par des foggaras, a permis la culture de nombreux jardins.

Le bordj militaire est également construit en argile rouge rehaussée de motifs décoratifs blancs ; entouré de magnifiques éthels, il est l'un des plus pittoresques du Sahara.

Aoulef est dominé par une gara de couleur foncée sur laquelle on relève de multiples inscriptions en tifinar.

**Excursions :**

a) à pied, à la gara d'Aoulef ech Cheurfa d'où l'on découvre un très beau panorama (5 kms) ;

b) à pied, à la palmeraie d'Aoulef-el-Arab et d'Aoulef ech Cheurfa ;

c) en auto, aux intéressantes palmeraies et aux villages de Timokten (12 kms), de Tit et d'Akabli (40 kms) ;

d) en auto, au village d'In-Belbel (piste très bonne sur les 80 premiers kilomètres), dont la palmeraie très curieuse, arrosée par de minuscules foggaras, est située dans le lit d'un oued (120 kms).

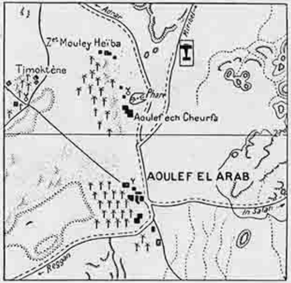
**Chasse :**

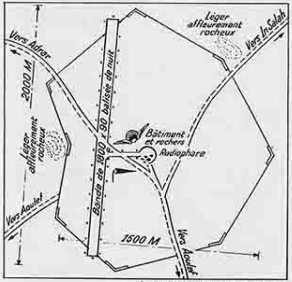
a) Gazelles (très problématiques) dans les oueds du plateau du Tademaït (50 à 80 kms d'Aoulef sur la direction de la piste d'In-Belbel) ;

b) Canards (très problématiques) sur le lac de Tit.

**AYEZ TOUJOURS UNE BOUSSOLE**

SHELL




Échelle exceptionnelle : 1/30.000

**AERODROME**

**Position :**

Situé à 10 kms, N.-N.E. d'Aoulef.
Lat. 27°06' N.
Long. 1°06' E.
Déclinaison magnétique : 7°40' W. (1946).

**Repères :**

S., à 4 kms, petite gara (hauteur 50 m.) de couleur foncée, village de maisons rouges et palmeraies ;
S.W., à 8 kms, village de maisons rouges et palmeraies.

DESCRIPTION :

**Zone d'atterrissage :**

1.500 m × 1.500 m.
Bande de 1.900 × 90 m.

**Marques d'atterrissage de jour :**

Angles blancs, pistes balisées.

**Marques d'atterrissage de nuit :**

Lampes pour le balisage des pistes.

**Indicateur de vent :**

Manche à air au centre du terrain.

**Nature du sol :**

Reg ferme, utilisable en toutes saisons.

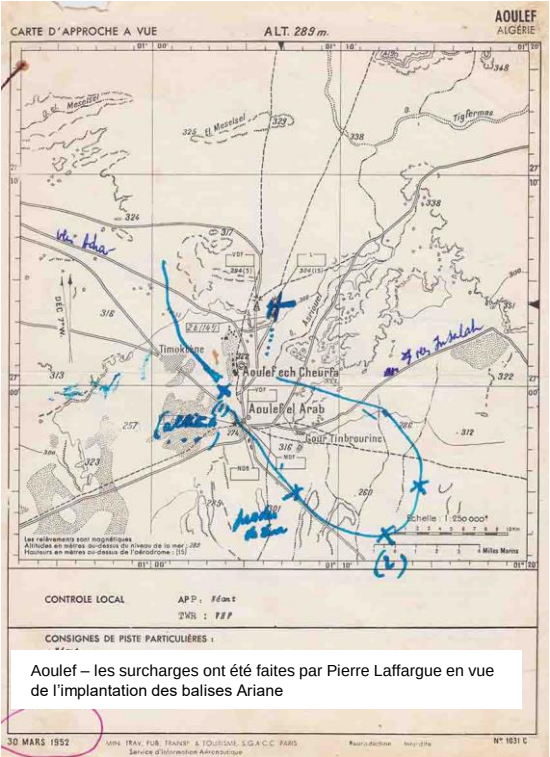
**Obstacles :**

Légers affleurements rocheux.
Nota. — Les différentes installations sont groupées au centre du terrain.

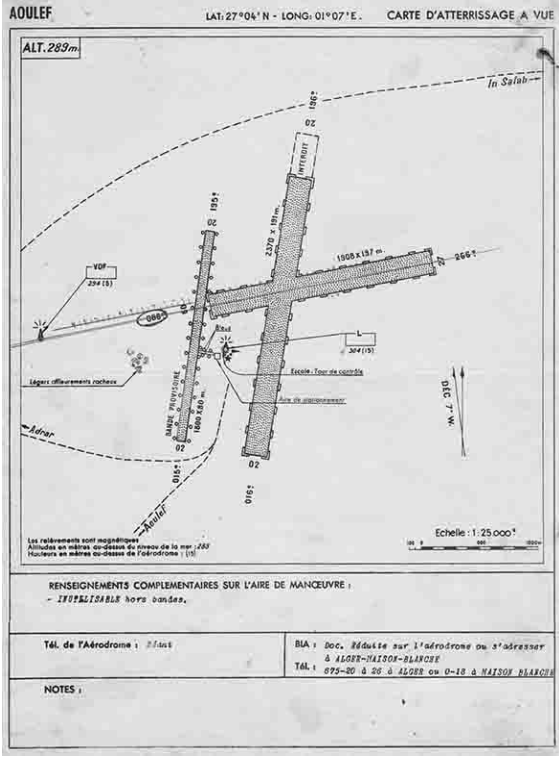
**Installations :** 1 atelier. Station S.T.S. à Aoulef-el-Arab, avec gonio.

**SHELL :** *Essence : distributeur spécial d'essence aviation Shell sur le terrain. Essence 80 et 100 oct. Huiles : stock d'huiles AeroShell sur le terrain, 100, 120 et 100 B.*

**Météo :** Poste de météo, à Aoulef.



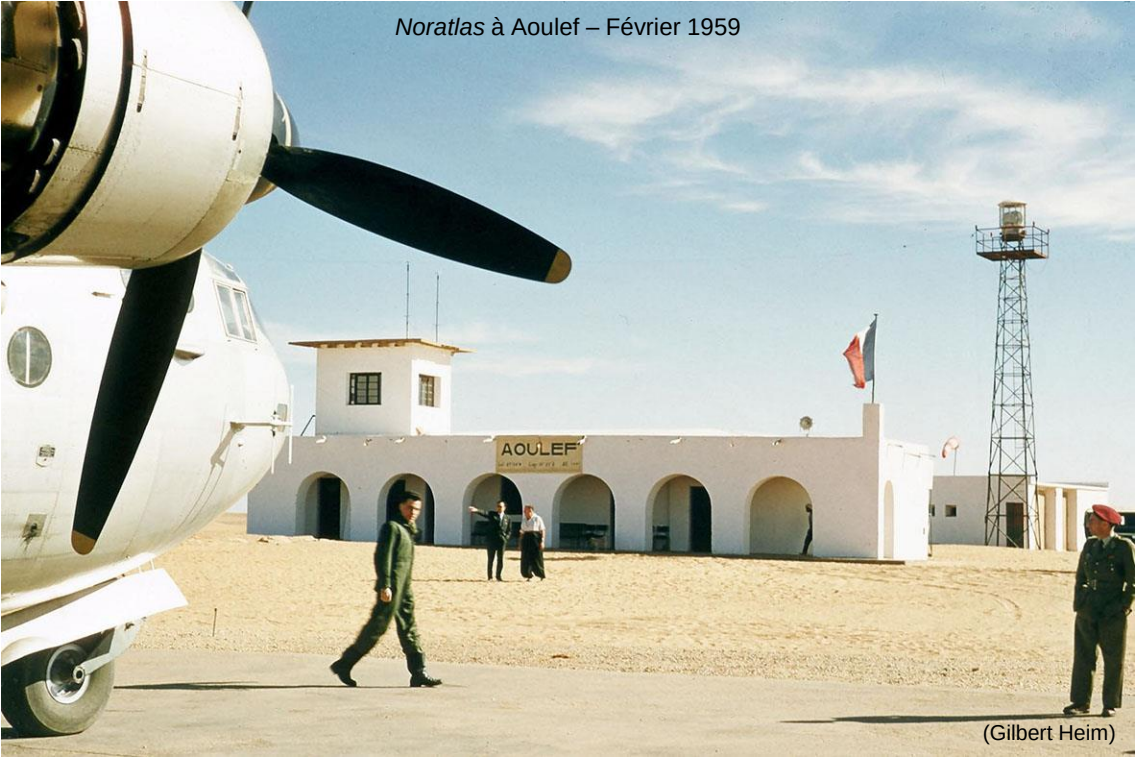

Aoulef – les surcharges ont été faites par Pierre Laffargue en vue de l'implantation des balises Ariane



Aoulef et son phare – 1958

(Gilbert Heim)

*Noratlas* à Aoulef – Février 1959




(Gilbert Heim)

Aoulef – 1958

(Robert Nauze)

Aoulef – Logement de Mr Brandsetter, commandant d'aérodrome – 17 avril 1953

(Pierre Laffargue)

Aoulef – 17 avril 1953 – Les DC 3 F-BEID, F-BEIE et F-BEIF du SGAC qui accompagnent Pierre Laffargue pour tester les balises Ariane destinées à améliorer la visibilité des aérodromes.
Parmi les pilotes : De Philip et Flypo

(Pierre Laffargue)

Aoulef – 17 avril 1953 – Le DC 3 F-BEID du SGAC, lors des essais de la balise Ariane, et le Roi Lion

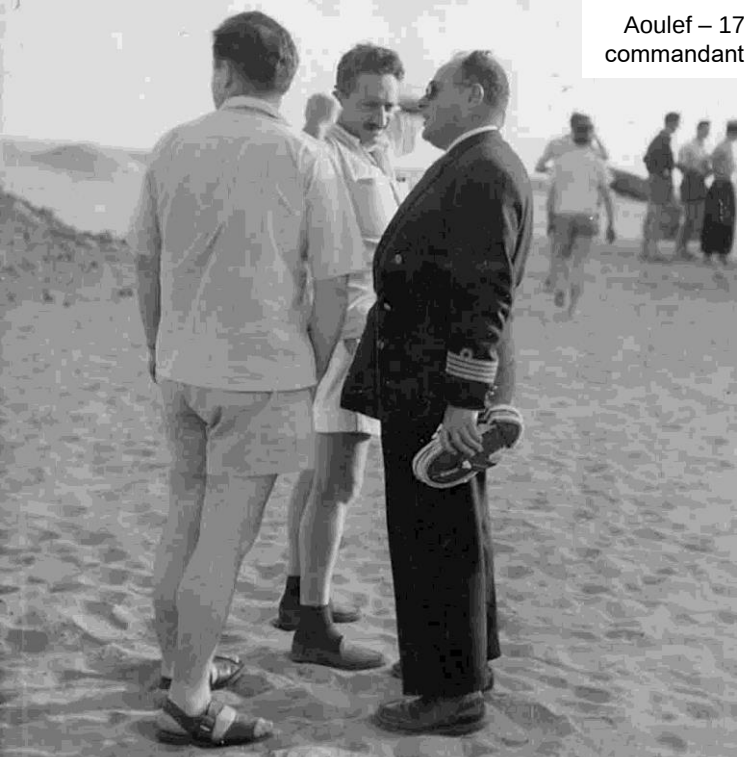
(Pierre Laffargue)

Aoulef – 17 avril 1953 – Lors des essais de la balise Ariane

(Pierre Laffargue)

Aoulef – 17 avril 1953 – Brandsetter, commandant d'aérodrome, et le pilote Flypo

(Pierre Laffargue)



Aoulef – 17 avril 1953 – Saddock, adjoint au commandant d'aérodrome, et le pilote de Phillip

La balise Ariane

(Pierre Laffargue)

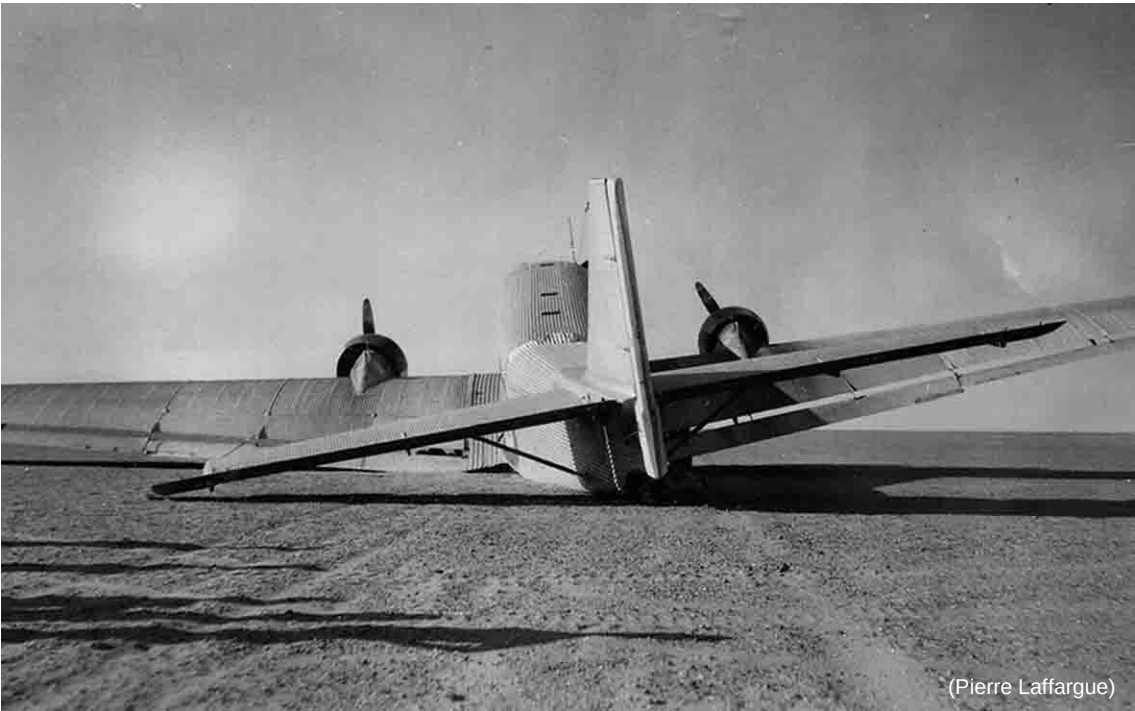
Aoulef – 17 avril 1953 – Pierre Laffargue et la balise Ariane « *Couronne-Diamants* »

(Pierre Laffargue)

Aoulef – 17 avril 1953 – Ju 52

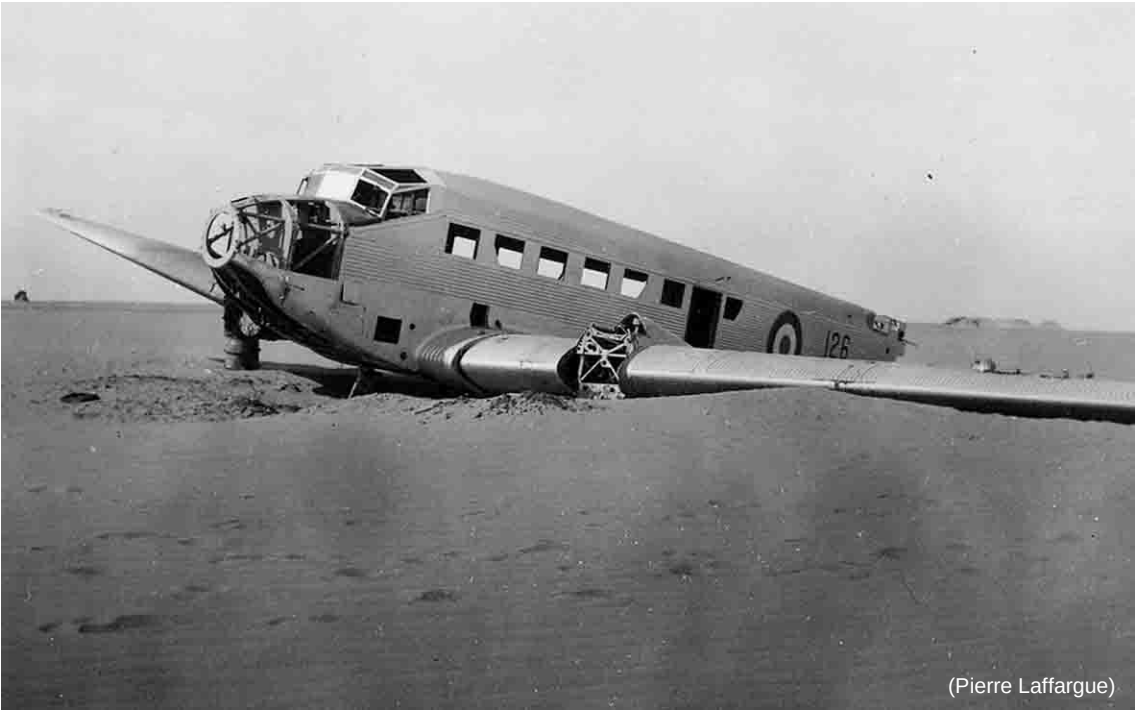
(Pierre Laffargue)

Aoulef – 17 avril 1953 – Ju 52



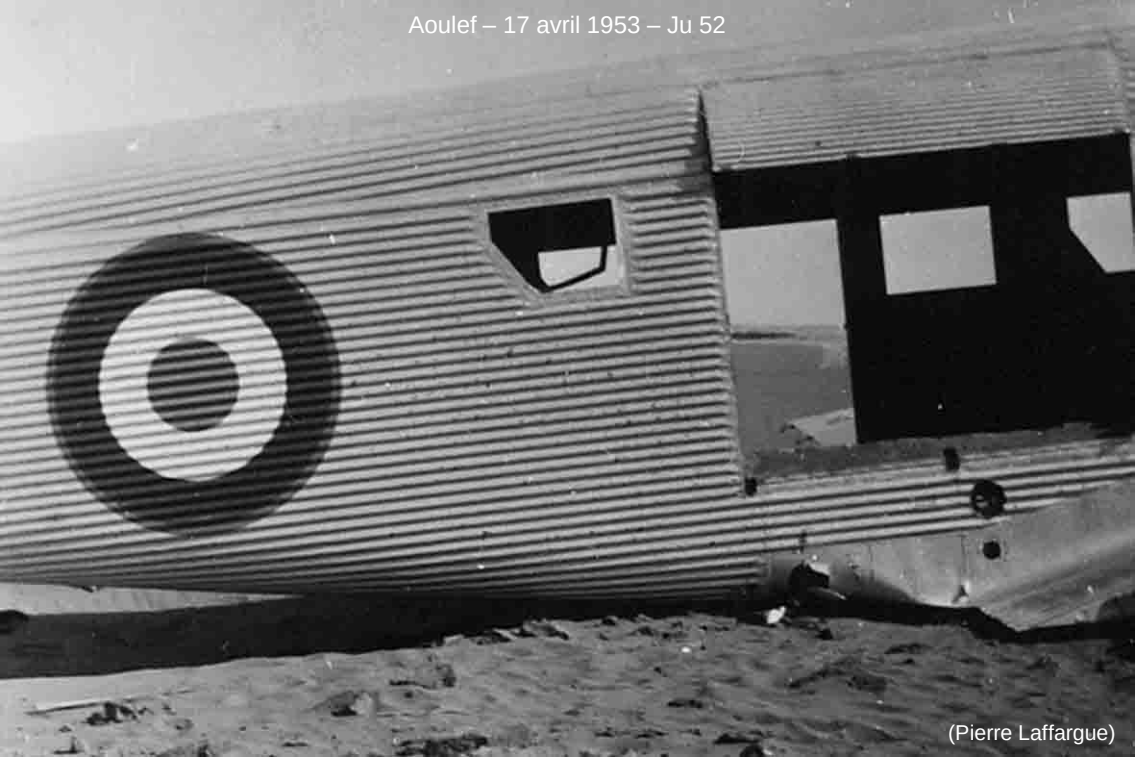
(Pierre Laffargue)

Aoulef – 17 avril 1953 – Ju 52




(Pierre Laffargue)

Aoulef – 17 avril 1953 – Ju 52



(Pierre Laffargue)

Jacques Annic

# Ouallen

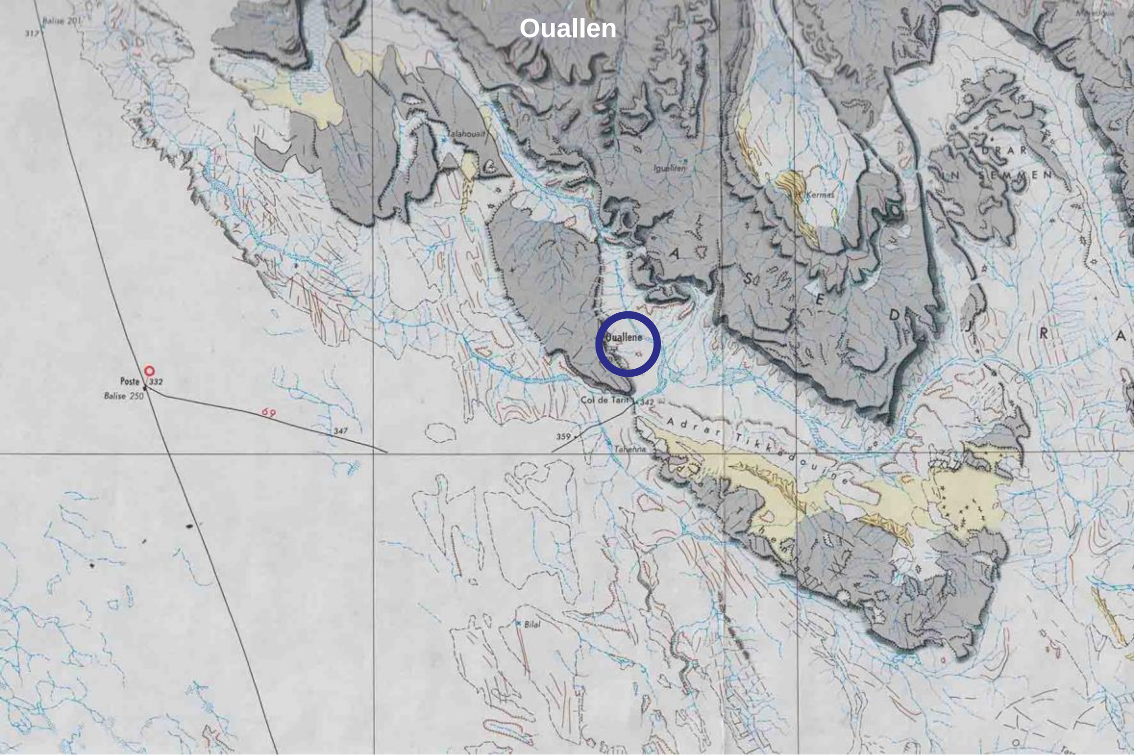
Ouallen a été une étape importante de la route impérial des caravanes Maroc-Niger, mais la mise en service de la route par le Tanezrouft a considérablement réduit son activité.

Jacques Annic, sergent météo de l'armée de l'Air, nous raconte Ouallen :

*J'ai tenu, de février 1957 à mai 1958, la station météo d'Ouallen en compagnie de deux radios de la Compagnie saharienne et quelques Goumiers.*

*Bordj-Ouallen se trouve à 250 km au sud de Reggan et à 69 km à l'est de la Piste Impériale. Si l'été était plutôt calme en raison de la chaleur (j'ai relevé 46° sous abri les 15 et 16 août 1957), l'hiver nous recevions parfois des visites de missions de géologues dont une équipée de deux hélicoptères Alouette 2, d'hydrologues et même d'anti-acridiens pour tuer les criquets « à leur naissance » avant qu'ils ne forment des « nuages ». Nous eûmes aussi la visite d'un peloton de Méharistes avec un lieutenant qui était savoyard, deux sous-officiers radios et une dizaine d'indigènes.*

*Toujours pendant la saison d'hiver, des caravanes de Touaregs remontaient des moutons du Sahel où ils les élevaient pour approvisionner les oasis du nord. Nous profitions de leurs visites pour leur acheter des moutons pour nous approvisionner en viande fraîche.*


Ouallen
Balise 201
317
Talahouait
Igueliten
Kermas
ADRAR
N SEMMEN
A
S
E
D
J
R
A
Ouallene
Poste
332
Balise 250
69
347
Col de Tarit
342
359
Tahenna
Adrar Tikkadouine
Bilal

Ouallen

(Jacques Annic)

Ouallen – 1957

(Jacques Annic)

Ouallen – 1957
L'intérieur du bordj

(Jacques Annic)

Ouallen – 1957

Ouallen – 1957

(Jacques Annic)

Ouallen – 1957
La station météo à l'intérieur du bordj
L'héliographe à gauche

(Jacques Annic)

Ouallen – 1957 – Jacques Annic au Bureau de piste

(Jacques Annic)

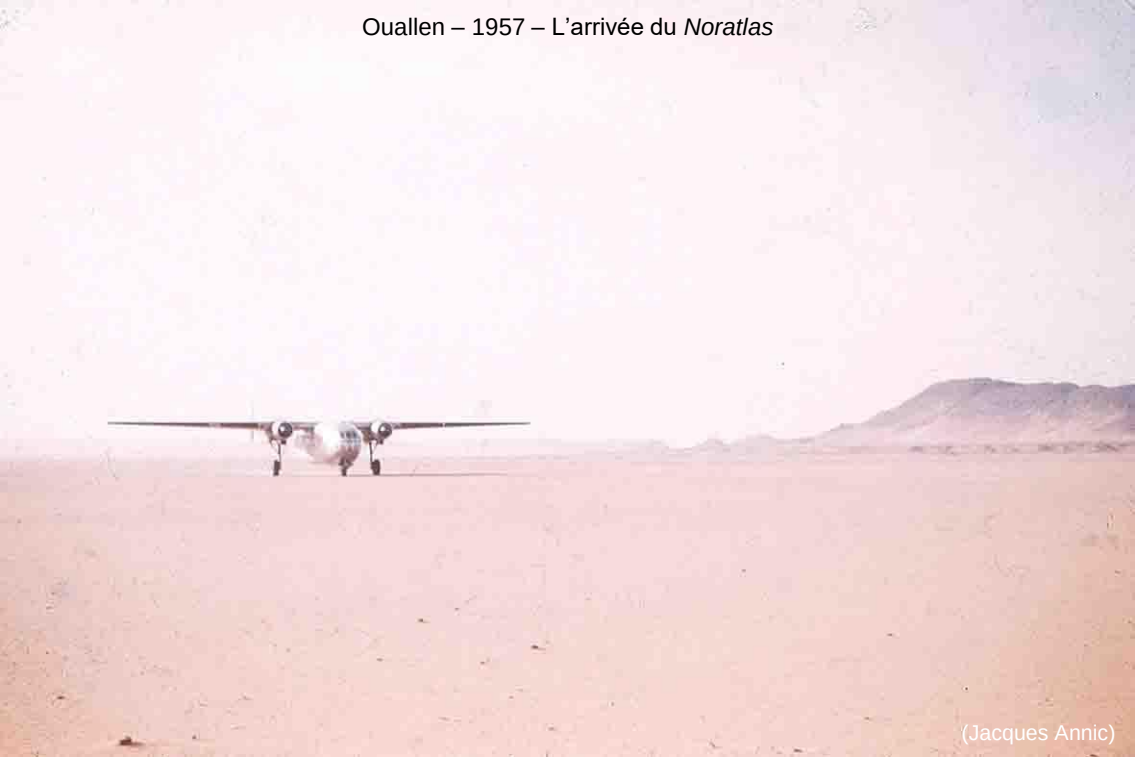
Ouallen – 1957 – Jacques Annic au Bureau de piste

(Jacques Annic)

Ouallen – 1957 – L'arrivée du *Noratlas*

(Jacques Annic)

Ouallen – 1957 – L'arrivée du *Noratlas*



(Jacques Annic)

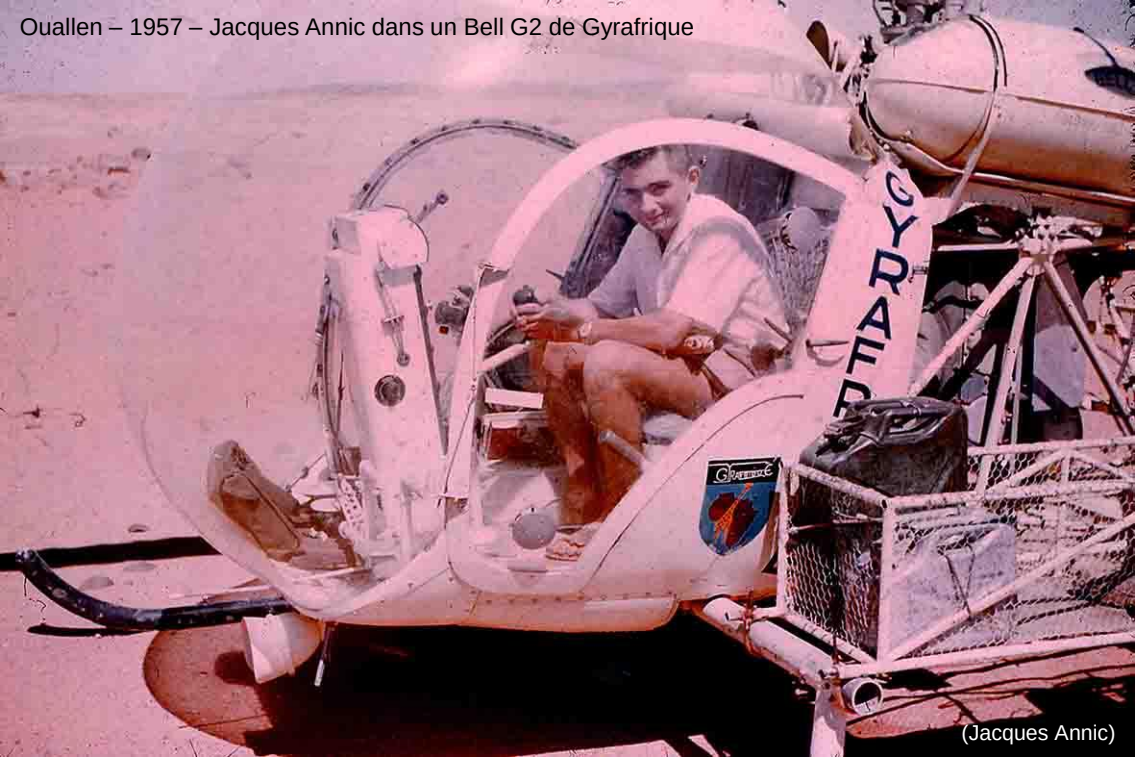
Ouallen – 1957 – *Noratlas* de l'ET 2/64 *Anjou*

(Jacques Annic)

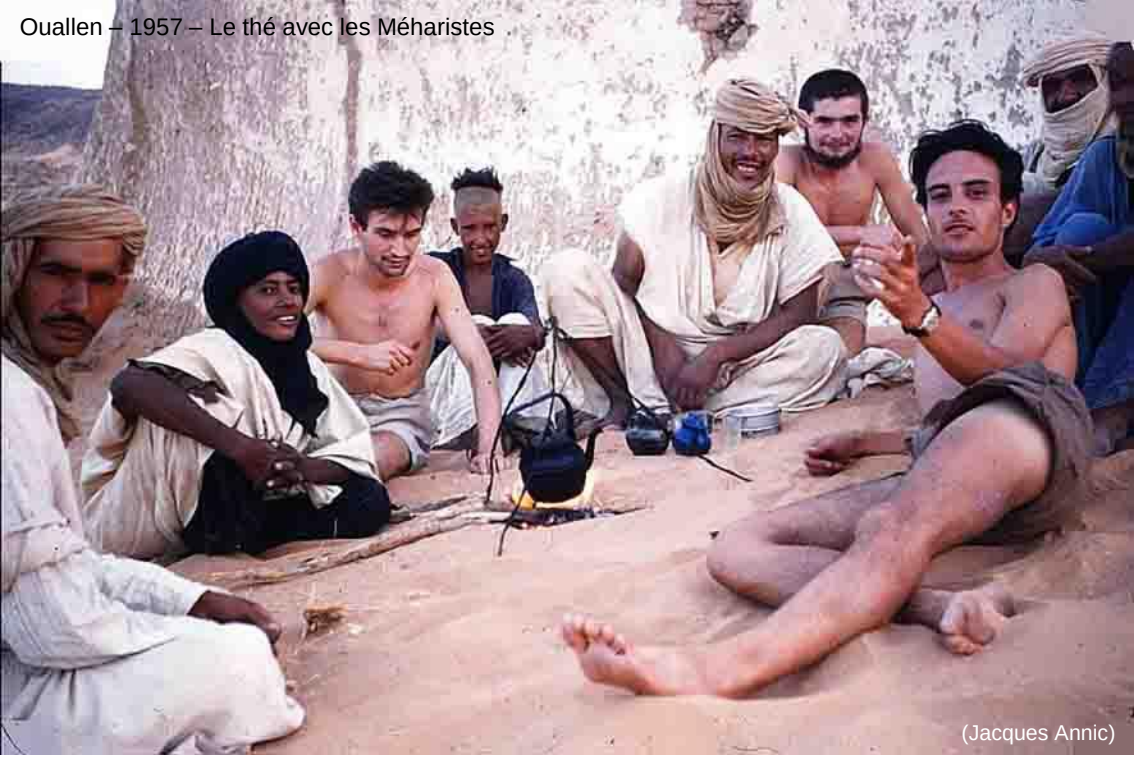
Ouallen – 1957 – Bell G2 de Gyrafrique

(Jacques Annic)

Ouallen – 1957 – Bell G2 de Gyrafrique
GYRAFRIQUE
(Jacques Annic)


Ouallen – 1957 – Jacques Annic dans un Bell G2 de Gyrafrique
GYRAF
(Jacques Annic)

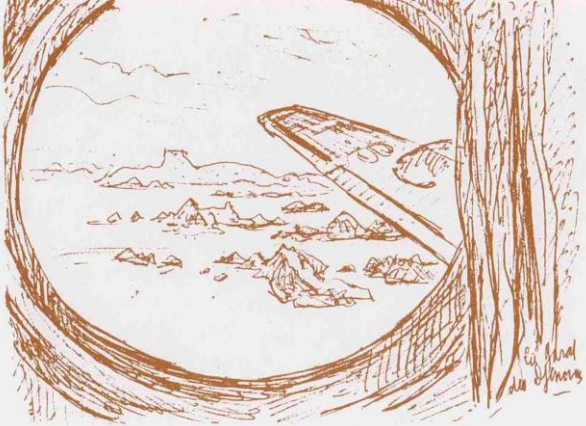
Ouallen – 1957 – Le thé avec les Méharistes



(Jacques Annic)

Sur la route de Tamanrasset

(Loïc Le Breton)



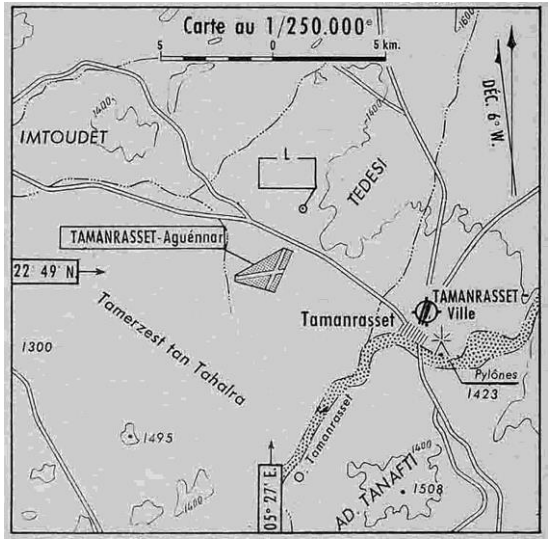
Tamanrasset, par Charles Brouty

Tam ! Tout le monde descend .. Pour les initiés Tam c'est Tamanrasset. Pour y parvenir nous avons survolé d'immenses zones désertiques et salué au passage la redoutable "Garat el Djenoun" – la montagne des Génies – sentinelle avancée de la Kouddia du Hoggar.

Toute une littérature débordante à décrire sur les touaregs : visages voilés au mystérieux regard, takoubas, lances, boucliers en peau d'antilope. Il faut savoir choisir et comprendre. Le targui à pied qui déambule dans la grande rue de Tam, lance au poing et takouba au côté, ne retrouvera toute sa prestance et la grande allure que possède sur son mehari blanc. Vous verrez alors s'estomper lentement dans la poussière dorée du soir vers un lointain complètement perdu dans un grandiose paysage de l'Atakor ..

# Tamanrasset-Ville

L'aérodrome de Tamanrasset-Ville, à proximité immédiate de la ville, créé vers 1920, s'avère mal disposé pour accueillir le trafic en augmentation de la capitale du Hoggar. Cela entraîne la création, en 1956, de l'aérodrome de Tamanrasset-Aguennar



# TAMANRASSET

(ALGÉRIE)
Territoire des Oasis
Chef-Lieu d'Annexe
Alt. 1.395 m.

**Autorités :** M. le Capitaine, Chef d'Annexe.

**Médecin militaire et infirmerie.**

**Bureau de Poste auxiliaire - T.S.F.**

**Observatoire Jules Carde** (Institut de physique et de météorologie du globe).

**Musée :** Préhistoire et géologie.

**SHELL :**
*S'adresser à l'agence de la* SOCIETE AFRICAINE DES TRANSPORTS TROPICAUX (S.A.T.T.)

**Hôtels :**
de l'Aménokal (S.A.T.T.) (se renseigner pour les prix à la direction de la S.A.T.T., 26 bis, rue Sadi Carnot, Alger. Tél. 396-88).
« Targui » Hôtel (Madame Cheval, propriétaire) ; repas : 100 francs ; chambre : 80 francs.

**Piscine :**
Très curieuse (à 8 mètres au-dessous du niveau du sol), à 500 m. à l'E. du bordj militaire.

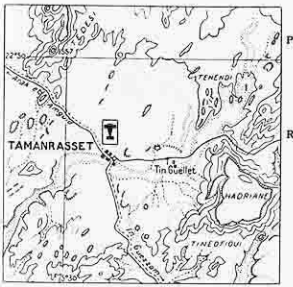
**Garage et atelier de réparations :** S.A.T.T.

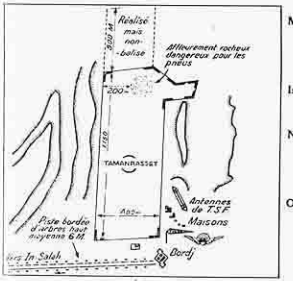
**Site :** La ville de Tamanrasset, aux maisons de couleur rouge-orange ou violine d'une architecture originale, est construite dans une vaste plaine que ceignent les hautes montagnes du Hoggar ; le panorama est magnifique et le coucher du soleil rend féerique le spectacle des montagnes environnantes. Par suite de l'altitude, le climat est tempéré et la végétation, très vive, est en grande partie européenne : céréales, arbres fruitiers, fleurs.
Près du monument élevé à la mémoire du général Laperrine et du R.P. de Foucauld existe toujours le bordj que ce dernier construisit et habita pendant plusieurs années. Sur la rive gauche de l'oued se trouve le premier ermitage construit par le Père, et où il habita pendant la plus grande partie de son séjour à Tamanrasset.

**Objets locaux :**
a) de grosses cuillères en bois sculpté et gravé au feu, très curieuses ;
b) aux souks, la plupart des articles du Soudan (bijoux en argent et notamment les croix d'Agadès, tentures, nattes, coussins en cuir, nails, armes, etc...).

**Coutumes locales :**
Très curieuses danses dites « des bâtons » ; joutes originales dites « des bouchers ».

**Excursions :**
De nombreuses excursions peuvent être faites dans le Hoggar (qui permettent en même temps la rencontre et la visite de campements nomades touareg), notamment :
a) en automobile, à la Grande Guelta (excursion recommandée : 12 kms) ;




Échelle exceptionnelle : 1/30.000

**Installations :** Gonio.

**SHELL :** *Essence : distributeur spécial d'essence aviation Shell sur le terrain. Essence 80 oct.*
*Huiles : stock d'huiles AeroShell sur le terrain. Huile 120.*

**Météo :** Poste de météo, à Tamanrasset.

## AERODROME

**Position :**
0 km. 800 N. de Tamanrasset.
Lat. 22°48' N.
Long. 5°31' E.
Déclinaison magnétique : 6°25' W. (1946).

**Repères :**
N. et E., à une dizaine de kms, importants massifs montagneux.
A 0 km. 800 S., village de maisons brunes et violines (avec végétation) en bordure de la piste d'Arak à Tamanrasset et de Tamanrasset à In-Guezzam.

DESCRIPTION :

**Zone d'atterrissage :**
1 300 m. × 500 m.

**Marques d'atterrissage :**
Angles et cercle de pierres noires avec inscription réglementaire TAMANRASSET.

**Indicateur de vent :**
Manche à air, en bordure S.-E. du terrain.

**Nature du sol :**
Sablonneux avec quelques trous de sable, ferme, utilisable en toutes saisons ; affleurements rocheux.

**Obstacles :**
W., à 50 m. arêtes rocheuses ;
N., à 100 m. arêtes rocheuses ;
E., à 30 m. arêtes rocheuses, à 300 m. pylône de T.S.F. de 20 m. de haut.

Tamanrasset-Ville – 1959 – En haut à droite, dans l'enceinte, l'aérogare dans lequel loge Émile Koltan, contrôleur de l'aérodrome de Tamanrasset-Aguennar

(Émile Koltan)

Tamanrasset-Ville – 1959 – Au premier plan, l'aérogare dans l'enceinte

Tamanrasset-Ville – 1960



(Jacques Richard)

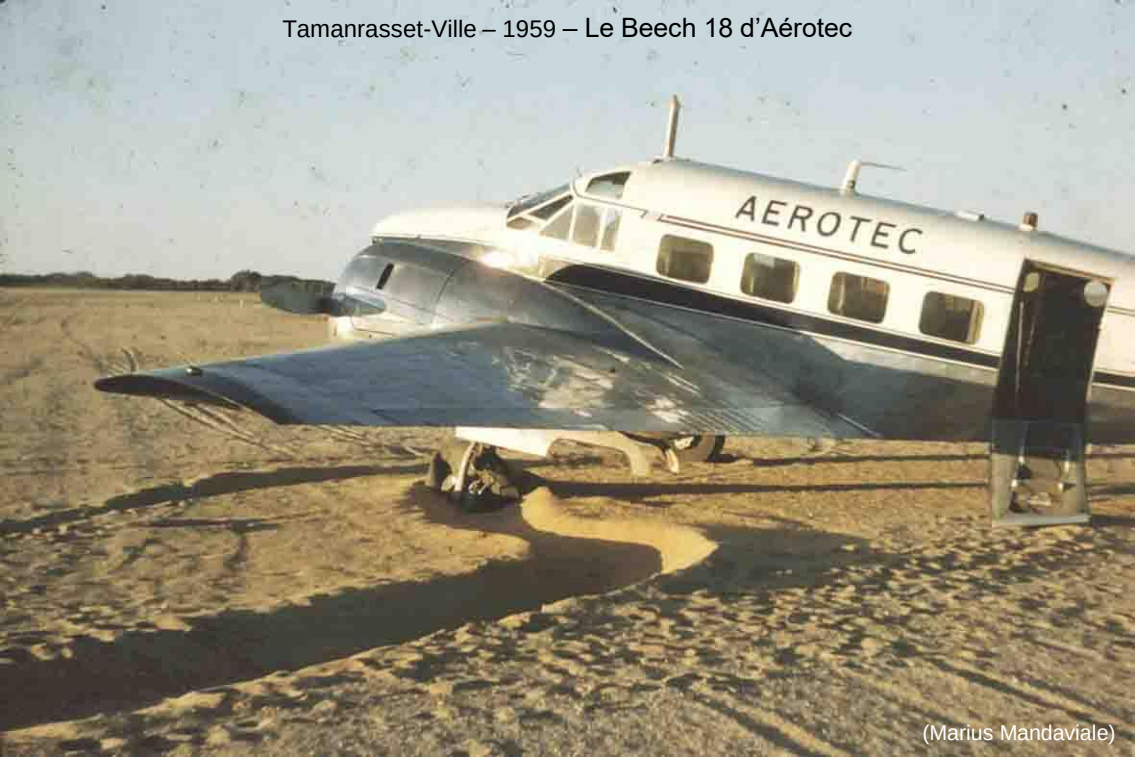
Escale à Tamanrasset-Ville d'un Lockheed 18 de l'Aéro-Africaine lors d'un voyage Nice-Niamey

(Arlette Estienne-Mondet)

Tamanrasset-Ville – 1959 – Suite à un cheval de bois, le Beech 18 F-OAXJ d'Aérotec éclate un pneu. Ceux qui ont pratiqué le Beech 18 pardonneront.
Le Beech transporte Paul et Maurice Berliet et quatre personnes de leur entourage

(Marius Mandaviale)

Tamanrasset-Ville – 1959 – Le Beech 18 d'Aérotec




(Marius Mandaviale)

1959 – Un *Broussard* d'Aérotec venu dépanner le Beech 18 F-OAXJ

(Marius Mandaviale)

# RELAIS ROUTIERS

LES

ROUTIERS

SPÉCIALITÉS
TOUAREGS

AMBIANCE P. L. O.

CADRE SYMPATHIQUE

VUE SUR L'OASIS
— ET LA PLAGE —

HOSTELLERIE

## CHEZ CHICHIBELLE

TAMANRASSET - LES - BAINS

*(Au bord du Lac)*

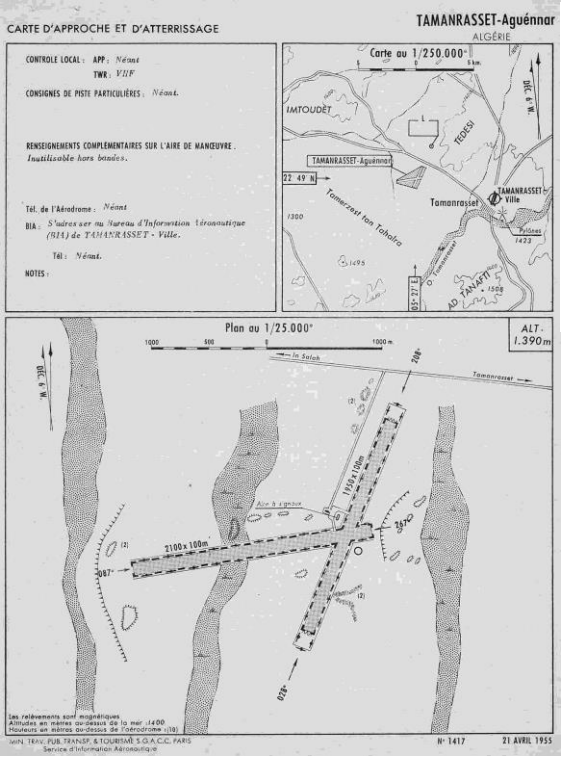
●

***Ouvert Jour et Nuit***

L’ermitage du père de Foucauld à l’Assekrem

(Claude Marx)

# Tamanrasset-Aguennar




Avec l'aérodrome moderne d'Aguennar, mis en service en 1956, Tamanrasset peut accueillir l'afflux grandissant du trafic aérien qui fait escale sur la route de l'Afrique australe et peut recevoir les DC 4 d'Air France et d'Air Algérie qui assurent la ligne vers Alger.

L'aérodrome est à 1 370 mètres d'altitude (4 500 pieds) et il fait quelques fois très chaud, attention à l'altitude-densité !

(Gilbert Beneito)

En approche piste 27 à Tamanrasset-Aguennar

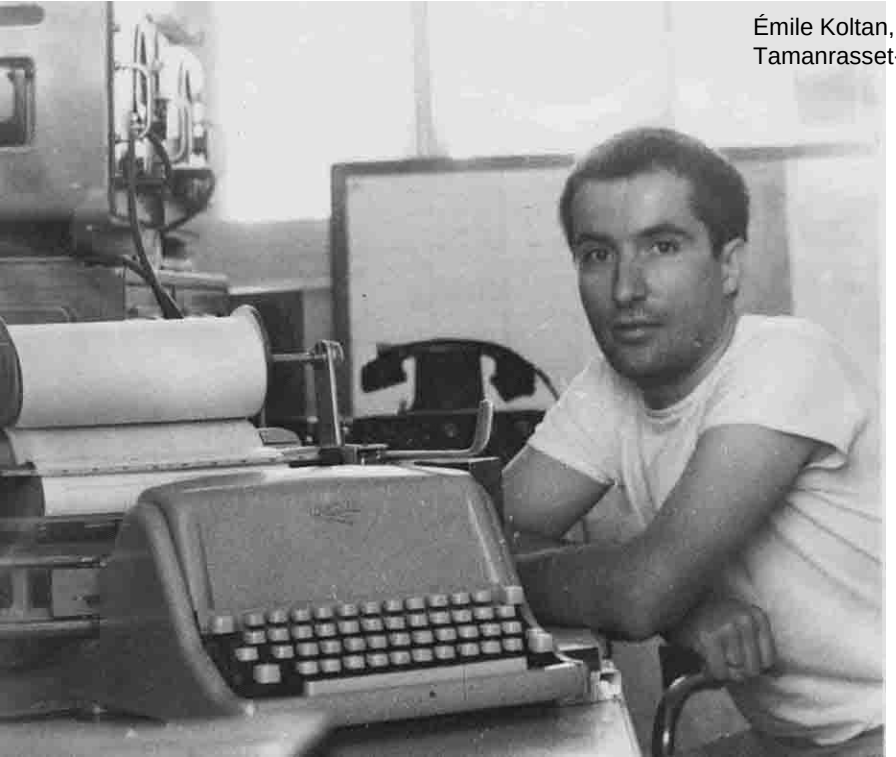
(Bernard Saint-Amand)

Tamanrasset-Aguennar
(Émile Koltan)

Tamanrasset-Aguennar – 1958
C
(Émile Koltan)

Tamanrasset-Aguennar – 1959

(Jacques Richard)



Émile Koltan, contrôleur aérien à Tamanrasset-Aguennar

(Émile Koltan)

Tamanrasset-Aguennar – 1963 – Escale d'un Beechcraft *Baron*

(Émile Koltan)

Tamanrasset-Aguennar – 1956
Les Bell G2 de Gyrafrique arrivent en camion

(Michel Walz)

Tamanrasset-Aguennar – 1956 – Les Bell G2 de Gyrafrique sont remontés

(Michel Walz)

Tamanrasset-Aguennar – 1956 – Les Bell G2 de Gyrafrique sont remontés

(Michel Walz)

Tamanrasset-Aguennar – Panne d'un Ju 52 de la Marine, lors du transfert de Diego-Suarez (Madagascar) à Cuers, le 28 septembre 1956

(ARDHAN)

Tamanrasset-Aguennar – 1957 – Convoyage de Cessna par France-Aéro

(Michel Maitrot)

Tamanrasset-Aguennar – 1958 – DC 3 d'Aérotec, *Noratlas* et Avro *Anson*

(Yves Guérard)

Tamanrasset-Aguennar – 1958 – SO30 P *Bretagne* du GLAM

(Yves Guérard)

Tamanrasset-Aguennar – 1958 – Un passager VIP débarque du SO30 P *Bretagne* du GLAM

(Yves Guérard)

Tamanrasset-Aguennar – 1959 – Visite de Paul Raynaud

(Émile Koltan)

Tamanrasset-Aguennar – 1958 – B-17 de l'IGN

(Émile Koltan)

Tamanrasset-Aguennar – 1961
Luna Koltan, épouse d'Émile, contrôleur d'aérodrome, et un *Noratlas* de l'ET 3/63

(Émile Koltan)

Tamanrasset-Aguennar – 1958 – DC 4 d'Air France

(Émile Koltan)

Tamanrasset-Aguennar – 1958 – DC 4 d'Air France

(Émile Koltan)

Tamanrasset-Aguennar – 1958 – DC 4 d'Air Algérie

(Émile Koltan)

## Les naufragés du Hoggar

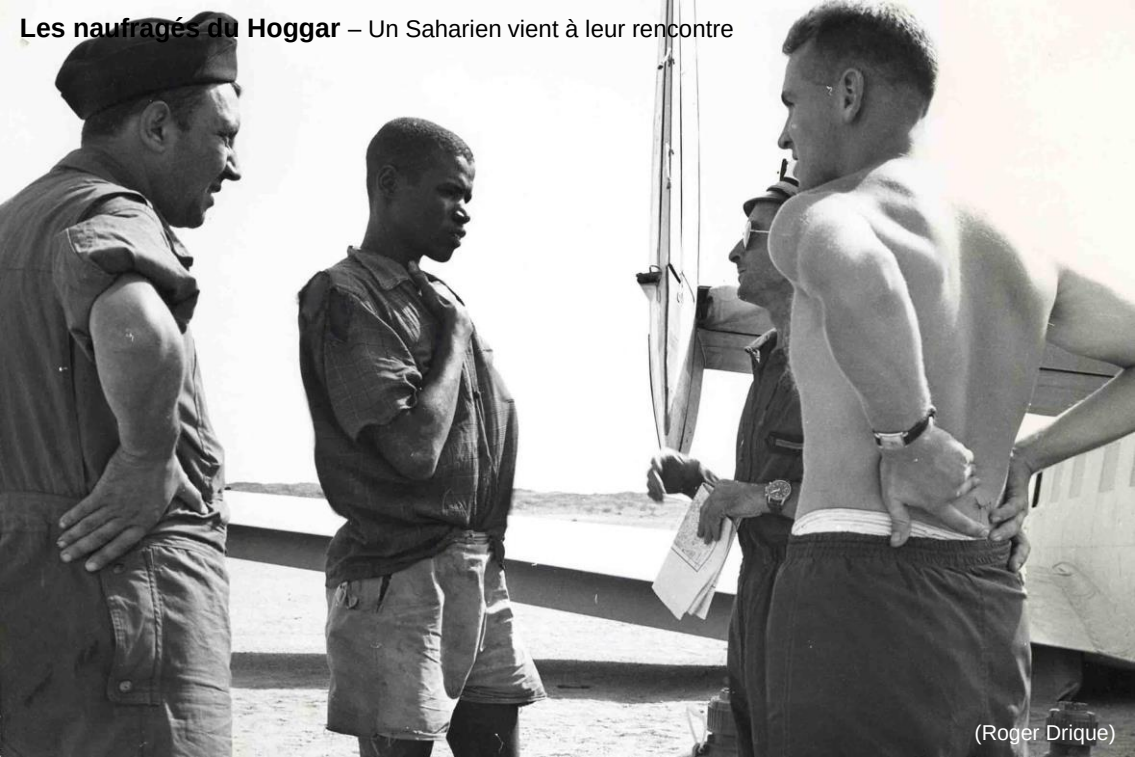
Le 26 septembre 1958, un NC 701 (Siebel) du GLA 45 se pose en panne aux environs de Tamanrasset avec deux reporters du journal militaire *TAM* (*Terre-Air-Mer*).
C'est l'occasion d'un reportage inespéré.

(Roger Drique)

**Les naufragés du Hoggar** – Ils sont retrouvés le lendemain, en fin d'après-midi, par un *Noratlas* de l'EARS 99 et par un *Dakota*

(Roger Drique)

**Les naufragés du Hoggar** – Un Saharien vient à leur rencontre



(Roger Drique)

**Les naufragés du Hoggar**
Tout va bien, ils sont photographiés avec des Méharistes

(Roger Drique)

**Les naufragés du Hoggar** – Un parachutiste vient à leur secours avec de l'eau et des vivres

(Roger Drique)

**Les naufragés du Hoggar**
Ils passent une deuxième nuit à la belle étoile (du Sud !)

(Roger Drique)

**Les naufragés du Hoggar**
Ils passent une deuxième nuit à la belle étoile (du Sud !)

(Roger Drique)

**Les naufragés du Hoggar** – Tout est bien qui finit bien, les Méharistes les ramènent à bon port

(Roger Drique)

Dans la région de Tamanrasset – En 1963, panne d'essence du Jodel 140 *Mousquetaire* F-OBTQ de la Société Aéro-Niger, dépanné par un Aéro-Commander

Dernière diapositive

(Émile Koltan)